Itala Fervojisto

Il Ferroviere Italiano



Val Gardena, Locomotiva Krauss Dt Hb Ive (1916), poi R 410.000

Gardena Valo, Lokomotivo Krauss Dt Hb Ive (1916), poste R 410.000

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote sociali IFEA

Attenti: anche per il 2004 la quota è di **€ 15,00**. I ritardatari per il 2003 devono versare insieme € 30,00 per i due anni. L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio. Nel **2005** sarà **€ 20,00**. Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.

Quote o materiali (in Euro)	= €
IFEA/IFEF (tutti)	15,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo)	7,75
DLF (Aderente = familiare)	7,75
DLF (Giovane)	5,00
DLF (Frequentatore)	15,00
Circ. Cult. Gruppo E-o Bologna	5,16
Lessico Ferroviario RailLex	10,00
Historio de IFEF	2,50
Suplemento al Historio 84-99	2,50
Catalogo Fondo Librario BO	2,50
L'E-o in Emilia Romagna	5,00
Ĉu vi deziras korespondi?	0,50
Distintivi	1,50

Prezzi, più eventuali spese postali. Per minimo 3 copie: il prezzo di 2. Per minimo 3 distintivi: invio gratis. Rivolgersi al Sk, Via Misa 4, 40139 Bologna BO o all'IFEA, c/o DLF BO, via Serlio 25/2, 40128 Bologna BO.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.

UEA-Konto: robo-r

Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!

Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. La Kasisto

Kolofono

ITALA FERVOJISTO - IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adreso /Redaktejo: Bolognesi / Tornillo
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna (Italio),
☎ + fakso (post anonco) ++39 051 547247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>. /
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO (Italio),
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - Mempresita - Stampato in proprio - Kvarmonata/neregula - Quadrimensile/non regolare.

Enhavo

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

LIBERALIZZAZIONE

Questo articolo segue quello dallo stesso titolo apparso in IFIB 2003-/12, pag. 11 e segg., che tratta delle Direttive ferroviarie UE e del “1° pacchetto ferroviario”.

2° pacchetto ferroviario

Il 16 marzo 2004 i rappresentanti del Parlamento e del Consiglio Europeo hanno trovato un accordo sul “2° pacchetto ferroviario”. Le questioni più spinose erano: la data a partire dalla quale liberalizzare il trasporto ferroviario europeo (merci e viaggiatori), la realizzazione di un sistema di sicurezza ferroviario unico e la composizione del Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia Ferroviaria Europea.

- Sul primo punto la mediazione è stata trovata sulla data del 1° gennaio 2007 per il trasporto merci nazionale, mentre per il trasporto merci internazionale era già stata fissata la data del 1° gennaio 2006. Per il trasporto internazionale passeggeri si è deciso che la scadenza del 2010 sia un obbiettivo realistico che consenta a tutti gli operatori di prepararsi in maniera adeguata.
- In ordine alla sicurezza ferroviaria è stato stabilito che tutti i conducenti dei treni e tutti coloro che hanno incarichi rilevanti ai fini della sicurezza, dovranno avere una formazione adeguata per fornire un servizio efficiente e sicuro nelle tratte internazionali, stabilendo un sistema comune per il rilascio, per i contenuti e la validità della certificazione di sicurezza.

L’obbiettivo della direttiva è, inoltre, quello di armonizzare progressivamente le regolamentazioni nazionali sulla sicurezza e di prevenire gli eventuali altri ostacoli che potrebbero frapporsi alla costruzione di un sistema ferroviario paneuropeo. È stato, infine, deciso che su ogni treno dovrà essere installato un apparecchio di registrazione (scatola nera) simile a quella degli aerei e delle navi.

- Sulla definizione del CdA dell’Agenzia Ferroviaria Europea è stato accettato il compromesso di 25 membri a partire dal 1° maggio 2004, cioè un rappresentante per ogni stato membro.

Inoltre le parti sociali (sindacati) saranno rappresentati nel CdA nonché nei gruppi di lavoro.

3° pacchetto ferroviario

L’Unione Europea ha presentato anche la proposta di un “3° pacchetto ferroviario” al fine di procedere nella riforma del settore ferroviario e aprire alla concorrenza il trasporto internazionale di passeggeri nell’Unione Europea.

Nello specifico il pacchetto prevede:

- Proposta di direttiva sull’apertura del mercato per i servizi internazionali di trasporto passeggeri per ferrovia. Cioè: dal 1° gennaio 2010 le imprese ferroviarie in possesso di licenza e certificati di sicurezza potranno effettuare servizi internazionali nell’UE. Per favorire questi servizi è prevista la possibilità di far salire e scendere viaggiatori lungo l’intero percorso internazionale, quindi anche tra due stazioni di uno stesso stato.
- Proposta di direttiva relativa alla certificazione del macchinista e dei

treni passeggeri e merci nell'ambito comunitario. Tale disposto prevede un meccanismo destinato a definire meglio le competenze e le responsabilità in materia di formazione, valutazione e riconoscimento delle qualifiche dei macchinisti e del personale di scorta. I macchinisti dovranno essere titolari di una certificazione nominativa che attesterà le competenze generali acquisite e valide su tutto il territorio comunitario. Tale certificazione dovrà essere completata da un'attestazione rilasciata dall'impresa ferroviaria sulla formazione specifica riconosciuta al dipendente, relativa alla linea percorsa, al materiale usato e alle procedure operative e di sicurezza proprie dell'impresa stessa.

- Proposta di regolamento sulla qualità dei servizi di trasporto merci su ferrovia, attraverso l'introduzione di clausole minime di qualità nei contratti tra imprese ferroviarie e clienti. La quantificazione degli impegni di qualità è lasciato alla libertà contrattuale, ma nel testo si propone che gli elementi direttamente connessi alla qualità devono essere discussi e presi in considerazione nei contratti. Infatti la Commissione ha riconosciuto che la carenza di qualità nei servizi di trasporto merci incide negativamente sulle capacità di attrazione del modo di trasporto ferroviario ed è oggi una delle principali cause della diminuzione costante della quota di mercato su ferro.

Queste disposizioni non impongono nulla di pericoloso, solo regole e certificazioni di sicurezza, ma potrebbero diventare pericolose a seconda di come i vari governi potrebbero recepirle.

LIBERALIGO

Tiu ĉi artikolo sekvas tiun, kun sama titolo, aperintan en IFIB 2003/12, paĝo 11-a k.c., kiu traktas pri la fervojaj Direktivoj UE kaj pri la "1-a fervoja paketo".

2-a fervoja paketo

La 16an de marto 2004 la reprezentantoj de la Parlamento kaj de la Konsilantaro de la Eŭropa Unio trovis akordon pri la tiel nomata "dua fervoja paketo". La plej dornaj problemoj estis: la dato ekde kiu liberaligi la eŭropan fervojan transporton (de varoj kaj pasaĝeroj), la realigo de ununera fervoja funkcisekureca sistemo kaj la konsisto de la Adminstra Konsilantaro de la Eŭropa Fervoja Agentejo.

- Rilate al la unua punto oni akordiĝis pri la dato: je la 1a de januaro 2007 por la naciaj var-transportoj, por la internaciaj var-transportoj oni jam fiksis la daton 1an de januaro 2006. Por la internacia pasanĝer-transporto oni decidis, ke la limdato de la jaro 2010 estu reala objektivo, kiu permesas al ĉiuj enterprenoj prepariĝi en taŭga maniero.

- Pri fervoja sekureco oni decidis, ke ĉiuj lokomotivestroj kaj ĉiuj, kiuj havas gravajn taskojn rilate al la sekureco, havu taŭgan trejnadon por atingi efikan kaj sekurigan servon sur la internaciaj linioj, fiksante komunan kondiĉsistemon por ellaso, enhavo kaj valido de la sekurec-certigilo.

Krome, celo de la direktivo estas progrese armoniigi la naciajn reglamentarojn pri sekureco kaj antaŭevi-

ti aliajn eventualajn obstaklojn, kiuj povus intermetiĝi kontraŭ la konstruado de tuteŭropa fervoja sistemo. Finfine, oni decidis, ke ĉiuj trajnoj devos esti ekipita per rekorda aparato (nigra skatolo) simila al tiu de aviadiloj kaj ŝipoj.

- Pri la konsisto de la Administra Konsilantaro de la Eŭropa Fervoja Agentejo estis akceptita la kompromiso pri 25 membroj ekde la 1a de majo 2004, nome, unu reprezentanto por ĉiu membro-ŝtato.

Cetere, la socialaj partioj (sindikatoj) estos reprezentitaj en la Administra Konsilantaro kaj en la laborgrupoj.

3-a fervoja paketo

Eŭropa Unio prezentis ankaŭ proponon pri "tria fervoja paketo" kun la celo pluiri en la reformado de la fervoja sektoro kaj malfermi por la konkurenco la internacian pasaĝertransporton en Eŭropa Unio.

Specife la paketo antaŭvidas:

- Proponon de direktivo pri malfermo de la merkato por la internaciaj servoj por la pasaĝertransporto pere de fervojo. T.e.: ekde la 01a de januaro 2010 la fervojaj kompanioj, kiuj posedas licencon kaj atestilon pri sekureco, povos efektivigi internaciajn servojn tra la Eŭropa Unio. Por favori ĉi tiujn servojn estas antaŭvidita la ebleco en- kaj el-veturi pasaĝerojn laŭlonge de la tuta internacia veturiro, do ankaŭ inter du stacioj en la sama lando.

- Proponon de direktivo rilate al la atestigilo de la lokomotivestro kaj de la varaj kaj de la pasaĝeraj trajnoj ene de Eŭropa Unio. Tiu ĉi dispozicio antaŭvidas mekanismon destinitan al pli bona difino pri kompetencoj kaj pri respondecoj rilate al trejnado, juĝado kaj rekonado de kvalifikoj de lokomotivestroj kaj de vojaĝanta personaro. La lokomotivestroj devos esti titolitaj per sianoma atestilo, kiu deklaru la ĝeneralajn kompetencojn akiritajn kaj validajn sur la tuta komunuma teritorio. Tiu certigilo devos esti kompletigita per atesto, liverita fare de la fervoja kompanio, pri la specifa personaltrejnado rekonata al la deĵoranto, rilate al la veturlinio, al la materialo en uzado kaj al la agadaj kaj sekurecaj proceduroj de la kompanio mem.

- Propono pri reglamentoj pri la kvalito de vartransportservoj per fervojo, pere de enkonduko de minimumaj klaŭzoj pri kvalito en la kontraktoj inter la transportkompanioj kaj la klientoj. La kvanto de la taskoj pri la kvalito, oni lasas al la kontrakta aŭtonomeco, sed en la teksto oni proponas, ke la regulelementojn, kiuj rekte koneksas al la kvalito, oni diskutu kaj konsideru en la kontraktoj mem. Fakte, la Komisiono rekonis ke la manko de kvalito en la servoj pri vartransporto ludas negativan rolon koncerne al la allogkapabloj de la fervoja transportmaniero; ĝi hodiaŭ estas unu el la plej gravaj kaŭzoj de la konstanta malkresko de la merkatkvoto perfervoja. Ĉi tiuj dispozicioj devigas nenion danĝeran, nur regulojn kaj sekurecajn certigojn, sed ili povus danĝeriĝi, depende de la maniero de la alproprigo al si fare de la diversaj ŝtataj registaroj.

Trad. ViTo

Trasporto pubblico ferroviario, gare di assegnazione

Le prime due gare per l'assegnazione del trasporto pubblico ferroviario in Veneto e in Liguria hanno introdotto in Italia delle prospettive nuove. Alcuni grandi colossi europei stanno scendendo in campo, mettendo in discussione la solidità del monopolio finora detenuto da Trenitalia. La regione Liguria ha deciso di mettere in gara l'intero trasporto regionale in un unico lotto, quasi 7 milioni di treni/km l'anno, per un accordo della durata di nove anni. Una delle novità più eclatanti è che tra le clausole del bando è previsto l'annullamento della gara nel caso non si raggiungesse il numero di 3 partecipanti. La corsa per aggiudicarsi il trasporto locale si preannuncia molto agguerrita e con risultati non prevedibili che potrebbero cambiare sostanzialmente la situazione attuale. Oltre a Liguria e Veneto altre regioni a breve presenteranno i bandi per la pre-qualifica: Emilia Romagna, Toscana, Umbria e Lombardia, quest'ultima ha già dato in affidamento tre linee periferiche di Milano. Ecco i probabili concorrenti di Trenitalia. La Deutsche Bahn tedesca per il Veneto, la SNCF francese per la Liguria, la Connex francese che possiede un patrimonio rotabile di tutto rispetto (3200 mezzi) e opera in 22 paesi, la Keolis francese che è presente in 9 paesi con alcune migliaia di dipendenti.

Finora le possibili imprese concorrenti erano viste solo in ambito nazionale, le quali avrebbero poche possibilità di acquisire un grosso patrimonio di materiale rotabile, invece quello che era un ostacolo per le aziende italiane non lo è per i colossi stranieri che sono in grado di procurarsi il materiale rotabile necessario.

Per quanto riguarda le tracce orarie per la lunga percorrenza, sulla più redditizia delle linee, la Roma Milano, due concorrenti italiani si stanno preparando ad affrontare la competizione. Sono le aziende di trasporto cittadine che gestiscono le linee metropolitane di Milano (ATM) e di Roma (Met.ro). Met.ro ha già acquisito la licenza necessaria ed insieme ad ATM presenteranno un programma per effettuare dei treni Eurostar sulla relazione Milano-Roma a partire dal 2006. Nel caso di vittoria della gara avranno la possibilità di acquisire anche il materiale rotabile dei perdenti la gara, naturalmente a prezzi stracciati.

Fervoja publika transporto, konkursoj por asigno

La unuaj du konkursoj por la asigno de la publika fervoja transporto en Venetio kaj en Ligurio enigis en Italion novajn perspektivojn. Kelkaj grandaj eŭropaj kolosoj estas descendantaj en la batalkampon, rediskutigante la solidecon de la monopolo ĝis nun detenata de Trenita-

lia. La regiono Ligurio decidis anonci konkurson por la tutregiona transporto per unu nura lotaĵo, kvazaŭ 7 milionoj da trajnoj/km jare, kun interkonsento por naŭjara daŭro. Unu el la novaĵoj, la plej okulfrapa, estas, ke inter la kontraktaj klaŭzoj estas antaŭfiksita la nuliĝo de la konkurso kaze de nombro de partoprenantoj malpligranda ol 3. La kurado por aljuĝi al si la lokan transportadon anonciĝas tre necerta kaj kun rezultoj ne antaŭvideblaj, kiuj povus substance ŝangi la nunan situacion. Krom Ligurio kaj Venetio, aliaj regionoj post nelonge prezentos la konkursanoncon por la antaŭ-kvalifiko: Emilio Romanjo, Toskanio, Umbrio kaj Lombardio; tiu ĉi lasta jam konfidis tri antaŭurbajn liniojn de Milano. Jen la eblaj konkurontoj de Trenitalia. La germana Deutsche Bahn, por Venetio; la franca SNCF, por Ligurio; la franca Connex, kiu jam posedas respektindan rulantan veturilfloton (3200 transportilojn) kaj agadas en 22 landoj; la franca Keolis, kiu ĉeestas en 9 landoj, kun kelkmiloj da dungitoj.
Ĝis nun la eblaj konkurantaj kompanioj estis rigardataj nur inter la nacia kadro, kiuj havintus malmultajn eblecojn akiri grandan floton de rulanta materialo, male, kio estis obstaklo por la italaj kompanioj, ne estas tio por la eksterlandaj kolosoj, kiuj havas la kapablon proviziĝi per la necesa rulanta materialo.
Pri la horaraj trajntraceoj por longaj veturdaŭroj, sur la plej profitdona itala linio, Romo-Milano, du italaj konkurantoj pretiĝas por alfronti la konkurencon. Ili estas la urbaj transportkompanioj, kiuj administras la metroajn liniojn de Milano (ATM) kaj de Romo (Met.ro). Met.ro jam akiris la necesan licencon kaj kune kun ATM, prezentos programon por trafikigi Eurostar-trajnojn sur la linio Milano-Romo ekde la jaro 2006. Okaze de konkursgajno, ili havos ankaŭ la eblecon akiri la rulantan materialon de la konkursmalgajnintoj, nature je malaltegaj prezoj.

Trad. ViTo

Plan: 11-a Kultur-Semajno

DLF BO invitas partopreni en la manifestacio (04-11/09/2004). La programo estas riĉa kaj varia. La kompleta kosto estas kiel kutime tre favora por plena pensiono, spektakloj, ekspozicioj, ekskursoj, bankedo, teleskopo, kaj bona etoso. Ĝuu la Dolomitojn!



Breve storia della Ferrovia Chiusa-Plan Val Gardena

La Val Gardena è una valle laterale a quella del fiume Isarco. Da circa 20 km a nord di Bolzano essa si estende per 22 km fino all'abitato di Plan di Val Gardena, posto ai piedi del Gruppo dolomitico del Sella.
Il dislivello è di circa 1.550 m, da Ponte Gardena 464 m s/m, fino a Plan 1.614 m.
Per far uscire la vallata del Rio Gardena dall'isolamento secolare, che l'aveva vista conservare anche la propria lingua, *il Ladino*, da tempo si parlava della costruzione di una ferrovia che la collegasse alla linea del Brennero.
La grande guerra accelerò i tempi. All'epoca il territorio era sotto il dominio austriaco e la vicinanza del confine italiano ne impose la costruzione per motivi strategici.
I lavori di costruzione ebbero inizio il 12 settembre 1915, con rotaie da 18 Kg/m, a scartamento di 760 mm e terminarono il 6 febbraio del 1916 a tempo di record.
Alla costruzione presero parte circa 10.000 uomini, di cui 500 operai civili, 3.500 soldati e 6.000 prigionieri, per la maggior parte russi. Per le principali opere d'arte furono realizzati manufatti provvisori in legname, per realizzare la rapida apertura al traffico, che poi furono sostituiti da manufatti permanenti.
La linea definitiva aveva le seguenti principali caratteristiche.
Lunghezza totale 31.340 m.
Pendenze massime del 49‰.
Curve di raggi minimi 38 m.
9 gallerie per uno sviluppo di 1.001 m.
3 viadotti in muratura per uno sviluppo di 230 m.
37 ponti, ponticelli e tombini di vario tipo.
116 passaggi a livello, in gran parte pedonali.
4 stazioni intermedie atte agli incroci con binario di lunghezza da 50 a 120 m, (Novale di Layon, San Pietro, Ortisei, Santa Cristina) dotate di rifornitore d'acqua, e 5 fermate (Roncadizza, Soplases, Castel Gardena, La Pozza, Selva).
La velocità di percorrenza era abbastanza ridotta: un treno in prestazione massima impiegava 2 ore 50 minuti da Chiusa a Plan a 14-15 km/h nelle minime pendenze, nel senso inverso 2 ore, in quanto in discesa non necessitava di rifornimenti d'acqua, ma per questioni di frenatura la velocità non superava i 18 km/h. Come materiale rotabile in un primo momento furono utilizzate locomotive prese dalla Bosnia e dall'Ungheria, in attesa dell'arrivo di 7 locomotive appositamente ordinate alla fabbrica Krauss & C. di Linz.
Al termine del conflitto la regione divenne territorio italiano e anche la Chiusa-Plan passò alle Ferrovie dello Stato (FS) che ricominciarono l'esercizio riaprendolo al pubblico il 5 febbraio 1919 dopo alcuni lavori di sistemazione e utilizzando il materiale rotabile trovato sul posto. La circolazione era regolata col sistema del dirigente unico e dai capitreno nelle stazioni intermedie che erano sprovviste di segnali fissi di protezione e partenza. Normalmente circolavano due coppie di treni misti (merci-viaggiatori), che con l'orario estivo diventavano tre.

Pochi furono i miglioramenti applicati agli impianti e all'esercizio che fin dai primi anni di vita si dimostrò difficile.
Nel 1936 vi è da notare la radiazione delle locomotive R 310 e l'arrivo del materiale rotabile della cessata Trieste-Parenzo. Un accenno al miglioramento del servizio si ebbe con la sostituzione delle rotaie originali da 18 Kg/m con altre da 27 Kg/m tra Soplases e Plan. Nonostante le tante notizie di dismissione, di cessione o sostituzione della linea con autobus, (quasi definitiva il 01.03.1940), la linea restò attiva senza alcun miglioramento o potenziamento; i problemi della seconda guerra mondiale erano molto più grandi e i treni della Val Gardena furono utilizzati anche per il trasporto dei soldati tedeschi feriti negli ospedali allestiti nella valle.
La guerra vide la perdita delle locomotive R 410.002 e .007 che furono inviate in Bosnia e da dove non fecero più ritorno. Nel dopoguerra riprese la sostituzione delle rotaie. Le FS migliorarono sensibilmente il servizio e i turisti apprezzavano moltissimo il trenino al posto del servizio automobilistico, perché molto più caratteristico e viaggiando a mezza costa permetteva di gustare lo splendido panorama della Val Gardena.
Alla fine degli anni cinquanta la ferrovia Chiusa-Plan apparve abbandonata a se stessa; tutti quei politici, enti locali, sindaci, associazioni, ecc. che negli anni precedenti si erano battuti per non far chiudere la linea, improvvisamente non si interessarono più. Il 16 maggio 1960 un telegramma del Direttore Generale informava che dal 29 maggio l'esercizio ferroviario della linea della Val Gardena era soppresso.
Il 28 maggio 1960 il trenino della Val Gardena fece il suo ultimo viaggio, adornato di nastri bianchi e rosa, fiori, rami di abete e un nastro nero.
Oggi restano visibili ancora pochi tratti della sede della ferrovia, trasformati in sentieri pedonali per agevoli passeggiate per i turisti che possono così almeno immaginarne il percorso, in gran parte inghiottito dalle costruzioni di strade, case e alberghi.
È interessante ricordare che la rimessa locomotive e le costruzioni nel piazzale di Plan, gestite dal Dopolavoro di Bologna, cogli anni sono state trasformate nell'attuale Casa Alpina del DLF stesso.

Il materiale rotabile della linea Chiusa-Plan

Locomotive a vapore

7 Krauss (1916) Dt Hb Ive, poi R 410.001-.007; 1 Ct HB 3051, poi R 310.001; 1 Ct HB 3103, poi R 310.003; 1 Dt HB 4053 (1916); 1 Bt.

Materiale rimorchiato

- Dotazione iniziale:
2 carrozze di 1a classe, AT 100-AT 101; 3 carrozze di 3a classe, CT 300-CT 302; 1 carrozza mista, ACT 600; 4 carrozze bagagliaio, DT 800-DT 803; 66 carri.
- Successive immissioni:
1931: 4 carrozze a carrelli Cz 400-403;
1933: 2 carrozze a carrelli Cz 410-411 e 2 carrozze a carrelli ACz 610-611;
1936: 14 carrozze (9 di 3 classe + 5 miste), 2 bagagliai DT 850, 853 e 1 postale V 8150 tutte della ex Trieste-Parenzo;
1936: vengono radiate le R 310;
1941: vengono inviate in Bosnia le R 410.002 e R 410.007 che non faranno più ritorno.

Mallonga historio pri la Fervojo Chiusa-Plan en Valo Gardena

La Gardena Valo estas flanka valo de tiu de la rivero Isarco. Ekde ĉirkaŭ 20 km norde de Bolzano ĝi etendiĝas ĝis la loĝloko Plan Val Gardena, lokita piede de la dolomita montgrupo Sella.
La niveldiferenco estas ĉirkaŭ 1.550 m, de Ponte Gardena, je 464 m s/m, ĝis Plan , je 1.614 m.
Por elirigi la valon de la rivereto Gardena el jarcenta isoliĝo, kiu vidis ĝin konservi ankaŭ propran lingvon, *la Ladina*, de longe oni parolis pri konstruo de fervojo por kunligi ĝin kun la linio de Brennero.
La granda milito plifruigis la tempojn. Tiuepoke la teritorio estis sub la aŭstria regado kaj la proksima itala landlimo necesigis la konstruon pro strategiaj kialoj.
La konstrulaboroj komenciĝis la 12-an de Septembro 1915 kun reloj je 18 kg/m kaj kun etŝpuro de 760 mm kaj finiĝis la 6an de Februaro 1916 en rekorda tempo.
En la konstruo partoprenis ĉirkaŭ 10.000 homoj, inter kiuj 500 civilaj laboristoj, 3.500 soldatoj kaj 6.000 militkaptitoj, la plejmultaj rusoj. Por la ĉefaj konstruaĵojn oni fabrikis provizorajn lignaĵajn verkojn, por rapidigi la malfermon de la trafiko; ili poste estis anstataŭigataj per daŭraj artverkoj.
Jen la karakterizoj de la finita linio:
Totala longo 31.340 m.
Maksimumaj deklivecoj 49 ‰.
Minimumaj kurbiĝradiusoj 38 m.
9 tuneloj sume longaj 1.001 m.
3 masonviaduktoj sume longaj 230 m.
37 pontoj, pontetoj kaj diverstipaj akvodefluejoj.
116 nivelpasejoj, la plejmultaj piediraj.
4 interstacioj trajnkruciĝaj kun trakoj longaj de 50 ĝis 120 m, (Novale di Layon, San Pietro, Ortisei, Santa Cristina) ekipitaj per akvoproviziloj, kaj 5 haltejoj (Roncadizza, Soplases, Castel Gardena, La Pozza, Selva).
La rapideco estis sufiĉe malalta: trajno je maksimuma veturadpresto bezonis 2,50 horojn de Chiusa al Plan, je 14-15 km/h ĉe la minimumaj deklivecoj, laŭ la kontraŭa direkto 2 horojn, ĉar la descendo ne bezonis akvoŝarĝadon, sed pro bremsaj kialoj la rapideco ne superis 18 km/h.
Kiel rulantan materialon unue oni uzis lokomotivojn elprenitajn el Bosnio kaj Hungario, atendante la alvenon de 7 lokomotivoj laŭcele menditaj ĉe la firmao Krauss kaj kompanjo en Linz.
Post la milito la regiono iĝis itala teritorio kaj ankaŭ la linio Chiusa-Plan transiris al la Ŝtataj Fervojoj (FS), kiu komencis la refunkciigon malfermante ĝin la 5an de Februaro 1919 post kelkaj sistemigaj laboroj kaj utiligante la rulantan materialon trovitan surloke. La trafiko reguliĝis per la trajntrafikestro-linia-sistemo kaj per la trajnestroj en la interstacioj, kiuj ne havis fiksajn en- kaj ekvetursignalilojn. Kutime trafikis du miksaj (pasaĝeraj kun varvagonoj) trajnparoj, kiuj somere iĝis tri.
Malmultaj estis la plibonigoj al la instalaĵoj kaj al la cirkulado, kiu jam de la unuaj tempoj montriĝis malfacila.
En 1936 oni efektivigis la matrikulnuligon de la lokomotivoj R 310 kaj la alvenon de la rulanta materialo de

la ĉesigita linio Trieste-Parenzo. Aludo al plibonigo de la ekspluatado okazis per la anstataŭado de la originaj reloj je 18 kg/m per aliaj je 27 kg/m inter Soplases kaj Plan. Malgraŭ multaj sciigoj pri ĉesigo aŭ anstataŭado per aŭtobusservo, (preskaŭ definitiva je la 01.03.1940), la linio restis aktiva sen iu ajn plibonigo aŭ potencigo; la problemoj de la dua mondmilito estis multe pli grandaj ol tio kaj la trajnoj de la Gardena Valo estis utiligataj ankaŭ por la transportado de vunditaj germanaj soldatoj al la hospitaloj aranĝitaj en la valo.
La milito vidis la perdon de la lokomotivoj R 410.002 kaj .007, kiuj estis senditaj al Bosnio kaj de kie ili ne plu revenis.
Postmilite rekomencis la relanstataŭado. FS evidente plibonigis la servojn kaj la turistoj multe ŝatis la trajneton anstataŭ aŭtobusservon, ĉar ĝi estis multe pli karakteriza kaj, veturante mezdeklive, ĝi permesis gustumigi la mirindan pejzaĝon de la Valo Gardena.
Fine de la kvindekaj jaroj la fervojo Chiusa-Plan ŝajnis forlasita al si mem; ĉiuj politikistoj, lokaj instancoj, urbestroj, asocioj, ktp., kiuj en la antaŭaj jaroj batalis por ne fermigi la linion, subite ne plu interesiĝis pri ĝi. La 16an de Majo 1960 telegramo de la Ĝenerala Direktoro informis, ke je la 29a de Majo la fervoja cirkulado de la linio de la Gardena Valo devos ĉesi.
La 28an de Majo 1960 la trajneto de la Gardena Valo faris sian lastan veturadon, ornamita per blankaj kaj rozkoloraj rubandoj, floroj, abiaj branĉetoj kaj nigra rubando.
Hodiaŭ restas videblaj ankoraŭ malmultaj sekcioj de la relvoja tereno, transformitaj al porpiedirantaj padoj por facilaj promenadoj por turistoj, kiuj tiel povas almenaŭ imagi ĝian irvojon, grandparte englutitan de la konstruado de vojoj, stratoj, domoj kaj hoteloj.
Estas interese memori, ke la lokomotiva remizo kaj la konstruaĵoj en la stacio de Plan, mastrumataj de Dopolavoro de Bologna dum la jaroj tranformiĝis en la nuna Alpa Domo de DLF mem.

La rulanta materialo de la linio Chiusa-Plan

La vaporlokomotivoj

7 Krauss (1916) Dt Hb Ive, poste R 410.001-.007; 1 Ct HB 3051, poste R 310.001; 1 Ct HB 3103, poste R 310.003 ;1 Dt HB 4053 (1916); 1 Bt.

Vagonoj

Komenca asignaĵo:
2 pasaĝervagonoj unuklasaj, AT 100-AT 101; 3 pasaĝervagonoj triklasaj, CT 300-CT 302; 1 pasaĝervagono plurklasa, ACT 600; 4 pasaĝervagonoj kun bagaĝkupeoj, DT 800-DT 803; 66 varvagonoj.
Postaj asignaĵoj:
1931: 4 pasaĝervagonoj boĝiaj Cz 400-403;
1933: 2 pasaĝervagonoj boĝiaj Cz 410-411 kaj 2 pasaĝervagonoj boĝiaj ACz 610-611;
1936: 14 pasaĝervagonoj (9 triklasaj + 5 plurklasaj), 2 pasaĝervagonoj kun bagaĝkupeoj DT 850, 853 e 1 poŝtvagono V 8150, ĉiuj el la ekslinio Trieste-Parenzo;
1936: inventarnuligo de R 310;
1941: sendo al Bosnio de R 410.002 kaj R 410.007, kiuj ne plu revenis.

Trad. ViTo

SCC - Sistema di Comando e Controllo

SCC è il più avanzato sistema di gestione integrata della circolazione dei treni, che RFI (Rete Ferroviaria Italiana) sta sviluppando sulle linee italiane.
Con SCC il traffico ferroviario è gestito da un unico posto centrale, che ha la giurisdizione su un area estesa per centinaia di chilometri, ad alto traffico, sia merci che passeggeri, e ad elevata velocità dei treni.
Oltre a ciò si aggiunge anche la diagnostica degli apparati, per gestire la manutenzione, la telesorveglianza delle stazioni e l'informazione al pubblico. In questo modo viene migliorata la qualità dell'infrastruttura, viene ottimizzato l'impiego del personale, maggiorata l'efficienza nella manutenzione, sorveglianza e protezione dei beni societari contro atti vandalici e furti.
SCC è studiato in modo da potersi adattare al continuo sviluppo della rete ferroviaria.
Attualmente sono in fase di realizzazione sette apparati SCC nei nodi di Napoli, Genova e Veneto, sulle direttrici Tirrenica, Adriatica e Brennero, e su tutta la rete della Sardegna. Questo sistema sarà installato anche sulle linee ad alta velocità.
La direttrice Tirrenica nord (470 km di doppio binario), da Genova al nodo di Roma, è già gestita con SCC; la sua sede centrale è Pisa.
La direttrice Adriatica (600 km di doppio binario), con sede a Bari e giurisdizione fino a Castelbolognese, ne ha attivate alcune tratte, ma entro il 2004 dovrebbe essere ultimata e in servizio.

KKS - Komanda kaj Kontrola Sistemo

KKS estas la plej progresinta integrita mastrumada sistemo por la trajncirkulado, kiun RFI (Itala Fervoja Reto) estas evoluiganta sur la italaj linioj.
Per KKS la fervoja trafiko estas regata de ununura centra loko, kiu kontrolas vastan fervojan disktrikton kun linioj longaj centojn da kilomentroj, kun densa altrapida trafiko, kaj vara kaj pasaĝera.
Krom tio, aldoniĝas ankaŭ la diagnozistiko de la aparatoj por mastrumi la bontenadon, la telekontrolon de la stacioj kaj la informadon al la publiko. Tiamaniere estas pliboniga-ta la infrastruktura kvalito, optimumata la utiligo de la personaro, pligrandigata la efikeco en la bontenado, la prigardado kaj protektado de la societaj havaĵoj kontraŭ vandalagoj kaj ŝteladoj.
KKS estas pripensita por ke ĝi adaptiĝu al la daŭra evoluado de la fervoja reto.
Nuntempe survojas la realiĝo de sep KKS-aparataroj en la nodoj de Napolo, Ĝenovo kaj Venetio, por la koridoroj Tirena, Adriatika kaj Brenera, kaj por la tuta Sardinio-reto. Tiu sistemo estos instalata ankaŭ sur la linioj je alta rapideco.
La norda Tirena koridoro (470 km dutrakaj), de Ĝenovo al la Romo-nodo, jam funkcias per KKS; ĝia centra sidejo estas en Pizo.
Laŭ la Adriatika koridoro (600 km dutrakaj), kun centro en Bari kaj kontrolo ĝis Castelbolognese (RA), aktiviĝis iuj linisekcioj, sed en 2004 ĉiuj devos esti kompletaj kaj funkciantaj. *Trad. ViTo*

Sopron 56° Congresso IFEF

La cittadina ungherese di Sopron, quest'anno dal 8 al 15 di maggio, ha ospitato il nostro 56° congresso.
Sopron è situata in una lingua di terra incuneata in Austria e il suo territorio nel tempo è stato di qua o di là del confine a seconda degli andamenti politici e militari dei due stati, finché nel 1921 un referendum popolare assegnò definitivamente la provincia all'Ungheria. La scelta di questa cittadina non è stata casuale, infatti il congresso è stato organizzato comunemente dai colleghi ungheresi ed austriaci, perciò quale posto migliore di una località di confine?
Anche la fakprelego (conferenza tecnica) bene ha rispecchiato questa situazione, il tema trattato riguardava, infatti, la ferrovia interstatale GySEV-RoeEE, linea ferroviaria privata, comune ai due stati.
Una prima considerevole constatazione da fare è che il congresso accadeva giusto all'indomani dell'entrata dell'Ungheria (e di altre nove nazioni), nell'Unione Europea, per cui si sentiva nell'aria questa atmosfera di innovazione e di apertura verso gli ospiti europei, i cittadini comunitari, sopra i sessanta e sotto i diciotto anni, potevano viaggiare su tutti i mezzi pubblici locali gratuitamente, mostrando solo il documento di riconoscimento, per tutto il mese di maggio.
Tutti i palazzi pubblici esponevano le bandiere dell'Europa e la torre dell'orologio, in piazza, allo scoccare di ogni ora intonava l'inno alla gioia.
Il congresso si è svolto con il collaudato copione che da sempre accompagna questo nostro incontro.
Il sabato l'arrivo e l'accoglienza dei congressisti, per l'occasione era stata allestita una saletta nella stazione per sbrigare le pratiche logistiche ed avere le necessarie informazioni. La sera presso la kongresejo si è svolta la tradizionale interkona vespero permettendo ai vecchi e nuovi amici di salutarsi e chiacchierare fino a tardi.
Domenica di buon mattino si è celebrata, nella chiesa di San Giorgio, la messa cattolica con la partecipazione di circa 70 congressisti e molti abitanti del luogo.
Alle ore 10, nel salone dell'Hotel Szieszta, c'è stata la solenne inaugurazione del congresso, alla presenza delle autorità locali, ferroviarie, Fisaic, estraro e responsabili dell'organizzazione del congresso. Dopo i saluti e gli auguri delle autorità, è stata la volta dei rappresentanti delle associazioni nazionali che hanno portato i saluti dei loro associati, anche i rappresentanti di altre associazioni esperantiste hanno fatto i loro auguri al congresso, di persona o per lettera.
Dopo un breve storia dell'IFEF e delle sezioni ospitanti il congresso, il presidente, Romano Bolognesi, dichiarò ufficialmente aperto il congresso, con le note de "la Espero" intonate dal coro "Egressy" del gruppo ferrovieri e da tutti i presenti.
La settimana è stata scandita da diversi appuntamenti, di lavoro e di divertimento. Sicuramente gli incontri più seguiti sono state le escursioni e le serate culturali, ma anche la riunione generale non è stata da meno. Infatti il programmato salone è risultato non adeguato al quantità di gente presente che si è dovuta trasferire in uno più grande per accogliere tutti. Oltre al consiglio generale si sono svolti anche la riunione dei komitatanoj, fakaj komisionoj, forumo pri movadaj aferoj,

una conferenza di temi linguistici, una intera mattinata è stata dedicata alla fakprelego ed alle novità ferroviarie.
Momenti più rilassanti si sono avuti durante le escursioni a cominciare dalla visita alla città e alla zona di confine dove nel 1989 si svolse il cosiddetto *pic-nic paneuropeo*, permettendo per la prima volta a migliaia di cittadini dell'est, di attraversare la cortina di ferro. La seconda gita è stata in territorio austriaco, nella cittadina di Eisenstadt, qui siamo stati accolti in municipio dalla rappresentante alla cultura del comune ed insieme abbiamo brindato, con vino locale accompagnato da pane tipico, all'unione fra i popoli e all'Esperanto che ne facilita le relazioni. In seguito abbiamo visitato il bel castello con il suo grande parco e la città con le sue chiese e monumenti.
Mercoledì è stato dedicato interamente a una escursione. La meta era il lago Balaton, ma per strada ci sono state alcune tappe, abbiamo potuto ammirare diverse costruzioni, fortezze, torri e chiese. Nella città di Keszthely abbiamo visitato il castello molto ben tenuto, il teatro aperto al pubblico per concerti di musica classica e il salone delle danze utilizzato da molte coppie per il loro matrimonio. A Badacsony, in un tipico locale ungherese, ci siamo fermati per il pranzo, gustando prodotti della locale cucina e dei loro vigneti, accompagnati dalle note zigane di un quartetto che ha reso molto caratteristica l'atmosfera, specie nel dopo quando i nostri amici ungheresi si sono lasciati andare in una serie di canti popolari.
Le serate sono state all'insegna delle tradizioni popolari dei due paesi. Durante la serata del folclore si sono alternati gruppi di canti e di danze, il coro dei ferrovieri "Egressy" della città di Tata, il gruppo folcloristico "Tamburizza" di Hornstein, il gruppo folcloristico di danza e canto dei ferrovieri ungheresi, il gruppo danze popolari "St. Georgen" di Eisenstadt. Nella serata culturale abbiamo gustato delle ciarde e danze ungheresi eseguite dall'orchestra "Pro musica", dal teatro dell'operetta di Budapest la scuola di canto e danza "Operett-Musical studio" ha presentato alcuni pezzi del loro repertorio, in seguito alcuni allievi della scuola hanno presentato alcune canzoni moderne di musica internazionale.
Un gruppo zigano con assoli di violino e cembalo ha splendidamente concluso la serata.
La serata danzante, preceduta da un lauto banchetto, ha permesso ai partecipanti di scatenarsi con allegria in una serie di balli con musiche internazionali.
Per finire i colleghi rumeni hanno presentato immagini e informazioni di Braşov città sede del prossimo 57° congresso, invitando tutti a trascorrere insieme una bella settimana.
Come tutte le cose si arriva sempre a una fine per cui durante la chiusura solenne si è ringraziato tutti gli organizzatori per il lavoro svolto, e con la consegna dello stendardo, un augurio di buon lavoro agli amici rumeni.
Il sabato mattina ognuno ha preso la propria strada per il ritorno a casa, salvo un gruppetto che ha partecipato al post-congresso.
Questa è solo una sintesi di quello che è stato il congresso, emozioni, relazioni personali e tutto quello che può scaturire nell'incontrare amici vecchi e nuovi, è una cosa che resta nel proprio cuore, difficilmente si può descrivere in due righe.

ViTo

100 jaroj de BSW - 100 anni di BSW (Il dopolavoro tedesco)

In occasione del 100° anniversario della fondazione della BSW (Stiftung Bahn Sozialwerk), gli amici e colleghi tedeschi invitano tutti gli esperantisti a dare un segno di ringraziamento all'organizzazione che da anni ospita e aiuta il gruppo dei ferrovieri esperantisti tedeschi. Chiedono di essere presenti spedendo una cartolina con un motivo ferroviario, treni, locomotive, stazioni, ecc. che verranno esposte durante la festa finale di BSW a Francoforte: 08-10 ottobre 2004.

Okaze de la 100-a datreveno de la fondo de BSW (Stiftung Bahn Sozialwerk), la germanaj amikoj invitas la esperantistojn montri dankesprimon al organizo, kiu gastas kaj helpas la fervojistojn esperantistojn. Ili petas ĉeesti sendante bildkarton kun fervoja bildo, trajnoj, lokomotivoj, stacioj, ktp., kiuj estos espoziciotaj dum la fina festo de BSW en Frankfurto: 08-10 Oktobro 2004.

Indirizzo/adreso: Stiftung BSW, Beauftragter fur internationale Agel. Und Begegnungen, Hallesches Ufer 74-76, DE-10963 Berlin.

Tunnel del Brennero *Tunelo*

In novembre 2003 sono iniziati i lavori di costruzione della nuova linea del Brennero che collegherà Verona a Monaco. Il tracciato, quasi del tutto in gallerie, la più lunga sarà di circa 54 km, ridurrà a tre ore i tempi di percorrenza tra le due città.

En Novembro 2003 komenciĝis la laboroj por la konstruo de la nova linio, kiu kunligos Verono al Munkeno. La linio, kvazaŭ entute en tuneloj, kies plej longa estos je 54 km, reduktos al tri horoj la veturdaŭron inter la du urboj.

46-a IFES sur Pireneoj

La ĉi jara IFEF-Ski semajno okazos en La Molina, urbeto de kataluniaj Pireneoj: 23a-28a de januaro 2005.

La settimana sciistica IFEF quest'anno avverrà a La Molina, paesino dei Pirenei catalani: 23-28.01.05.

Aliĝoj kaj informoj - adesioni e informazioni: Hispana Esperanta Fervojista Asocio, Apartat 15027, ES-08080 Barcelona

KAEST 2004

Konferenco pri aplikoj de Esperanto en scienco kaj tekniko okazos en Dobřichovice, Ĉeĥa Respubliko: 12a-14a de novembro 2004.

La Conferenza per l'applicazione dell'Esperanto nella scienza e nella tecnica avverrà a Dobřichovice, Repubblica Ceca: 12-14.11.2004.
Informazioni e adesioni:
KAVA-PECH, Anglická 878, CZ-25229 Dobřichovice, Tel. +420 257 712 201; rete kaest@kava-pech.cz
http://www.kava-pech.cz/kaest.

È l’inglese la lingua più difficile da imparare

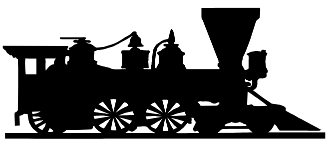
I bambini nativi dei paesi dove si parla inglese padroneggiano il sistema di lettura e di scrittura (l’ortografia) più tardivamente di quelli degli altri paesi europei.
Uno studio internazionale in 700 scuole primarie in Europa ha mostrato che, mediamente, i bambini delle altre lingue raggiungono le capacità basilari fondamentali dell’ortografia in circa un anno, e anche meno, contro i 2 anni e mezzo di quelli inglesi.
Philip Seymour, professore psicologo dell’Università di Dundee, ha detto: “Sembra che la principale causa dei progressi lenti in inglese sia di tipo linguistico e derivi dalle difficoltà della struttura sillabica della lingua e dall’inconsistente sistema ortografico.”
Per Saymour, che ha diretto lo studio, ciò non è in relazione con i diversi metodi di insegnamento in Europa o col fatto che i bambini comincino la scuola a cinque anni, come in Inghilterra, o a sei-sette, come in molti altri paesi.
La seconda lingua dove maggiori sono la difficoltà di apprendimento è la danese, seguita da francese e portoghese. Le altre lingue: greca, italiana, spagnola, tedesca, olandese, norvegese, islandese e finlandese sono padroneggiate circa in un anno.
La ricerca ha mostrato che i bambini scozzesi controllano il 30% circa degli elementi di base dopo un anno e il 70% dopo due anni.
“L’inglese presenta due punti critici,” ha detto il prof. Seymour “ha una struttura sillabica con parecchie consonanti, spesso raggruppate insieme. Inoltre, più importante, ha un’inconsistente corrispondenza fra lettere e suoni, come p.e. in ‘eight’ e ‘ate’.”
Intervistato per sapere se è favorevole al movimento per la semplificazione e regolarizzazione dell’ortografia inglese, ora che la lingua ha assunto una dimensione mondiale, egli ha detto: “Sono indeciso in questo. Si renderebbe l’inglese facile da imparare, ma una gran parte della ricchezza della lingua andrebbe perduta.”

Estas la angla la plej malfacila lingvo por lerni

La knaboj de la landoj, kie oni parolas la anglan mastras la leg-skribsistemon (ortografion) pli malfrue ol tiuj de la aliaj eŭropaj landoj.
Internacia serĉado en 700 bazaj lernejoj en Eŭropo montris, ke, averaĝe, la knaboj de la aliaj lingvoj atingas la bazan fondamentan ortografian kapablon dum ĉirkaŭ unu jaro, kaj eĉ malpli, kontraŭ du jaroj kaj duono de la britaj.
Philip Seymour, profesoro psikologo de la Dundee-Universitato, diris: “Ŝajnas, ke la ĉefa kaŭzo de la malrapidaj progresoj en la angla estas el lingvistikaj tipoj kaj devenas de la malfacilaĵoj de la silaba strukturo de

la lingvo kaj de la malkohera ortografia sistemo."
Laŭ Seymour, kiu direktis la serĉadon, tio ne rilatas al la diversaj instrumetodoj en Eŭropo aŭ al la fakto, ke la knaboj komencas vizitadi lernejon je la kvina jaro, kiel en Britio, aŭ je la sesa-sepa, kiel en multaj aliaj landoj.
La dua lingvo, kie plej multaj estas la lernaj malfacilaĵoj estas la dana, al kiu sekvas la franca kaj la portugala. La aliaj lingvoj: greka, itala, hispana, germana, nederlanda, norvega, islanda kaj finnlanda estas mastrataj ĉirkaŭ en unu jaro.
La serĉado montris, ke la skotaj knaboj kontrolas ĉirkaŭ 30% de la bazaj elementoj post unu jaro kaj 70% post du jaroj.
"La angla montras du kritikajn punktojn," diris prof. Seymour "ĝi havas silaban strukturon kun multaj konsonantoj, ofte grupigitaj kune. Cetere, plej grave, ĝi havas malkoheran korespondadon inter literoj kaj sonoj, kiel ekz. en 'eight' kaj 'ate'."
Intervjuita por scii, ĉu li estas favora al la movado por la simpligo kaj reguligo de la angla ortografio, nun kiam la lingvo akiris mondan dimension, li diris: "Mi estas sendecida pri tio. Oni igus la anglan facila por lerni, sed granda parto de la riĉaĵoj de la lingvo perdiĝus."

Trad. RoBo



Passalibro in treno

Da aprile 2003 sui treni del Trasporto Regionale della Lombardia oltre ai viaggiatori vengono trasportati più di trecento libri, messi a disposizione dal Dopolavoro Ferroviario di Milano, in collaborazione con una trasmissione radiofonica di radio 3 Rai.
Scopo dell'iniziativa è quello di creare nei viaggiatori un interesse alla lettura dei libri e di valorizzare la qualità del servizio di trasporto ferroviario, perché il viaggio in treno sia anche un momento di cultura e d'incontro; un libro crea ambiente e umanità. Serve anche a liberare il patrimonio librario giacente nelle biblioteche, e quindi di fatto poco utilizzato, per farlo circolare per il mondo.

Paslibro entrajne

Ekde Aprilo 2003 en la trajnoj de la Regiono Lombardio, krom la pasaĝeroj veturas ankaŭ pli ol tricent libroj, disponigitaj de la milana "Dopolavoro Ferroviario", kunlabore kun radio elsendo de Radio 3 Rai.
Celo de la iniciato estas starigi en la vojaĝantoj intereson pri librolegado kaj valorigi la fervojan servkvaliton, tiel ke trajnveturo estu ankaŭ kultura kaj renkontiĝa momento. Libro estigas homecan etoson. Tio utilas ankaŭ por liberigi la librajn havajoĵn kuŝantajn en bibliotekoj, kaj fakte ne tro multe utiligatajn, cirkuligante ilin tra la mondo.

Trad. RoBo

KULTURAJ ESPLOROJ

La kultura origino de la homa lingvokapablo ĝis la skribinvento. Socilingvistikaj aspektoj.

Per sia brila prelego d-ro Romano Bolognesi lasis esperi, ke la Internacia (Sennacieca) Lingvo nepriĝos... en nedifinebla tempo, konsidere la limakan malrapidecon de la evoluado de la homaj mensoj.

Temas pri prelego farita de d-ro *Romano Bolognesi* sur loko Cap d'Agde (en departemento Hérault), Dimanĉe la 20-an de Aprilo 2003.

Por montri, ke la parolkapablo estas freŝa invento, d-ro Romano Bolognesi prezentis tabelon, en kiu la 4,5 miliardoj da jaroj de Tero estas etenditaj sur 1 jaro. En tiu skalo, *Saĝa Homo (Homo sapiens)* aperis 12 minutojn antaŭ la fino de la jaro, la unuaj signoj 45 sekundojn kaj la unua alfabeto 25 sekundojn. La homoj bezonis pli efike komuniki, kiam iliaj grupoj grandiĝis; la komuniko per purigado, kiun uzas la simioj, ne taŭgas por grandaj grupoj. Dank' al sia stara pozicio, la homoj akiris pli longan faringon, kiu ebligas rafinitan elparolon. Lerninte la uzon de tiu organo, la homoj povis paroli kaj disvolvi sian socian vivon. Oni supozas, ke komencis paroli la virinoj - kernoj de la homaj grupoj -, dum la viroj kutimis silenti, por surprizi la ĉasaĵojn.

Verŝajne ekzistis pluraj pralingvoj, el kiuj kelkaj malaperis sen heredantoj. Nun ekzistas inter 2.000 kaj 6.000 lingvoj, depende de la kriterioj, por distingi inter lingvoj kaj dialektoj. Tial, ke en la jaro 1775 oni taksis je ĉirkau 1.000 la nombron da lingvoj en Aŭstralio, oni supozas, ke dum la Neolitika epoko - en la komenco de la skribo - ekzistis ĉirkaŭ 10.000 lingvoj. Historie, multaj lingvoj malaperis, kiel ankaŭ multaj inventoj estis forgesitaj dum jarcentoj: - la astronomio de la Grekoj, - la Arabaj ciferoj (diablaj por la Kristanoj), - la Gregoria kalendaro (la Protestantoj preferis esti kontraŭ la Suno, ol kun la Papo), la dekuma mezursistemo (forĵetita de Italio, ĉar Napoleona), k.t.p. La unuaj alfabetoj estis uzataj de ŝipistoj kaj komercistoj ĉirkaŭ la jaro 1600 antaŭ Kristo. La Grekoj alprenis alfabeton ĉirkaŭ la jaro 1000 antaŭ Kristo, kaj la aliaj Europanoj ĉirkaŭ la jaro 500 antaŭ Kristo. Ni konstatas, ke la tradicio forte baras la novaĵojn; ne surprizas la fakto, ke Esperanto ankoraŭ ne plene sukcesis.

La pensado estas sekvo de la parolkapablo kaj de la lingva posedo. Ne sufiĉas, ke oni havas la utilan organon, por paroli. La parolkapablo estas kultura: forlasitaj infanoj ne plu kapablas lerni la parolon. Per lingvo la homoj povas transdoni sian percepton pri la realo. La bestoj komunikas per aliaj rimedoj: blekoj, gestoj (ekzemple, la ranoj), kolorŝanĝo (ekzemple, la kameleonoj), k.t.p.

La fleksiaj lingvoj (ekzemple, la Latina, la Franca) ricevas, per modifoj en la vortoj, multajn signojn por la konjugacia persono, la tenso, la nombro, k.t.p. La izolaj lingvoj, kiel la Angla, ne havas tion. La aglutinaj lingvoj (ekzemple, Aziaj, Esperanto) ricevas signojn per aldono de afiksoj. Tiuj signoj transdonas signifon. La komuniko per lingvo estas bazita sur interkonsentita scio: necesas konado komuna al parolanto kaj aŭdanto. La parolo ricevis magian rolon. Antaŭe oni desegnis ĉasaĵon en grotoj, por domini ĝin; poste kelkaj homoj kredis, ke oni dominas iun, se oni konas lian/ŝian nomon, kaj aperis tabuaj vortoj, kiujn oni ne rajtas prononci.

Sed la parolo estas ankaŭ fonto de miskomprenoj, kvankam ĉiu persono estas konvinkita bone regi sian lingvon. d-ro *Romano Bolognesi* montris la analogecon al la aŭtostirado: ĉiu homo opinias sin kapabla stiri, kaj ekzistas stirpermesoj, reguloj, signaloj, tamen 25 milionoj da homoj estis mortigitaj sur la vojoj dum la jarcento. Same pri la lingvoj, oni senĉese devas plibonigi la scion, por bone interkompreniĝi. Simpla homo, ne klera, uzas ĉirkaŭ 1.000 vortojn. Esperanto estas pli preciza, ol la naciaj lingvoj, sed necesas bone lerni ĝin, por efike uzi ĝin.

Tiu prelego estis tre interesa, kaj la fino alvenis tro rapide.

André Andrieu.

(El "SAT-AMIKARO", n-ro 579, Junio 2003, p. 36-a)

Pri la horarzonoj

En la nuna tempo oni trovas tute memkompreneble, ke vojaĝante el Parizo al Moskvo, oni devas ŝanĝi (depreni) la tempindikon de niaj horloĝoj ĉe la limstacioj du foje po unu horo. Same por ni estas "nature", ke en tuta Francio, Germanio, aŭ Rumanio, ktp., ĉie, ene de la ŝtatlimoj, kiam oni veturas al kiu ajn loko, la horloĝoj en la stacioj kaj surstrate montras la saman horon de niaj horloĝoj, laŭkaze egaligitaj enirante tiun ŝtaton (escepton faras grandregnoj, kiel ekz. Aŭstralio, Rusio, Usono, k.c.).

Sed estas certe interese scii, ke ne ĉiam estis tiel. Antaŭ ne multe pli ol cent jaroj ĉiu urbo havis sian precizan, lokan, propran tempon, reguligitan laŭ la loka sunkulminacio.

Kaj nun imagu esti, ekz., meze de Eŭropo en la jaro 1854 en la iama Aŭstra-Hungara monarkio, kie jam ekzistis 6.600 km da fervojlinioj, sed kies posedantoj estis multaj diversaj kompanioj. Ĉiu el ili presis siajn horarojn kaj kredeble en tiu jaro oni indikis la forirojn kaj alvenojn de la trajnoj sole en kvaronhoroj.

Sed tiam pli kaj pli la fervojistoj kaj eĉ la pasaĝeroj jam spertis, ke veturante al la direkto orienta-okcidenta, ekz. el Olomouc al Prago, oni malfacile povis kalkuli la ĝustan alventempon de la trajno. Tio okazis eĉ se la servo estis akurata kaj la trajno dumvoje ne malfruiĝis.

Se iu feliĉulo kaj riĉulo posedis horloĝon, li povis konstati, ke - alĝustiginte ĝin laŭ la loka tempo en

Olomouc – finvojaĝe la pragaj horloĝoj montras 15 minutojn malpli, kaj inverse. Simplulo certe cerbumis pri tio, dum klerulo sciis la kaŭzon de tiu problemo.

La franca verkisto Jules Verne majstre jam uzis tiun ĉi fakton en sia romano: "*Vojaĝo ĉirkaŭ la mondo en 80 tagoj*".

De jaro al jaro por la fervojkompanioj graviĝis la problemo: kiel aranĝi tiun ĉi aferon kontentige, ĉar ofte aŭdiĝis plendoj de pasaĝeroj pro tiaj malfacilaĵoj.

Praktike, ja ne plu eblis kompili la horarojn laŭ la lokaj tempoj, sen evito de tre malfacilaj, temporabaj procedoj kaj misinformaj rezultoj.

Do, oni enkondukis la t.n. "mezan tempon", prenante la lokan tempon de iu stacio kaj urbo, situanta proksimume meze de la diversaj linioj, etendiĝantaj de oriento al okcidento. En la kontaktstacioj de du kompanioj la pasaĝeroj devis atenti la diferencon inter la meztempoj de ambaŭ kompanioj.

Sed eĉ tio ne forigis la ĥaoson.

Fine okupiĝis pri la problemo la ministro pri komerco mem (sub kies leĝpovo la aŭsburgaj fervojoj tiam apartenis), kiu en la jaro 1876 dekretis jenon:

"Por ĉiuj aŭstriaj fervojlinioj, situantaj okcidente de Krakovo, estas decida la unueca tempo de Prago; por linioj, situantaj oriente de Krakovo, estas decida la unueca tempo de Budapeŝto".

La diferenco inter tiuj du unuecaj tempoj estis 18 minutoj.

La efektivigo de tiu ĉi dekreto ne estis facila. La linioj de unuopaj fervojkompanioj ofte kruciĝis, la teritorioj priservataj de unuopaj linioj trapektiĝadis. Kaj ja eĉ tiu ĉi aranĝo kondukis al sufiĉe komplikaj sekvoj.

Ekz. en Bohumín (tiam Oderberg) kuntuŝiĝis tri fervojkompanioj, nome: la linio Košice-Bohumín, por kiu validis la budapeŝta tempo, la linio Vieno-Krakovo, de la kompanio Norda fervojo de imperiestro Ferdinando, por kiu validis la praga tempo, la linio al Germanio, por kiu validis la berlina tempo. Krome, kompreneble, ekzistis la loka tempo de Bohumín.

Tiujn ĉi malfacilaĵojn spertis ankaŭ la ceteraj ŝtatoj. Tial en la jaro 1883 okazis en Romo konferenco, dum kiu estis pritraktata propono pri unueca mondtempo, sed la traktado ne sukcesis, kompreneble, ĉar neniu ja volis havi ekz. tagmezon je la 6-a matene, matenmanĝon je la 18-a vespere.

Tial unu jaron poste oni kunvokis novan mondkongreson al Vaŝingtono, por atingi pli konvenan rezulton. Tiam Usono jam uzis siajn "zontempojn", kaj la kongreso okupiĝis pri tiu ĉi aranĝo, kiu jam enradikiĝis en Usono, eĉ en la publika vivo, do ne nur ĉe la fervojkompanioj.

Kvankam la kongreson partoprenis ankaŭ reprezentantoj de Aŭstro-Hungario kaj de Germanio, kiuj do povis perobserve konvinkiĝi pri la praktikeco de tiu temparanĝo, oni tamen multe diskutis, ĉu akcepti tion nur por la fervojoj, cŭ ankaŭ por poŝtoj, aŭ ja eĉ por la tuta publika vivo.

Fine, nur la Hungaraj ŝtataj Fervo-

joj je la 06.11.1890 proponis pritrakti la zontempon serioze ankaŭ por Eŭropo, dividante la kontinenton en tri zonoj: okcidenta, meza kaj orienta.

Poste, la priesplorado de tiu ĉi propono daŭris ne tro longe, ĉar ĝi estis finfine akceptita de post la dato 01.06.1891 en Germanujo, ka de post 01.10.1891 ankaŭ en la Aŭstra-Hungara monarkio.

Nuntempe neniu fervojisto aŭ alia persono meditas pri tio, kioman klopodon postulis la enkonduko de tiu ĉi temparanĝo, starigita danke al la evoluo de la fervojoj.

Kaj, multe pli poste, oni enkondukis la laŭleĝan someran horon.

Laŭ artikolo de Kühn en "Železniční Revue", jarkol. XXIII/n-ro 10.

Assemblea Generale I.F.E.A. 2004

Il 24.04.2004 si sono svolte nei locali RISTODLF di Bologna C.le la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.

Il Sk ha informato sulla situazione associativa, che mostra calo di iscrizioni, ma anche comunque attività varie, conferenze ed esami; e, d'intesa con il Cassiere, ha presentato i documenti contabili del 2003. Relazioni approvate all'unanimità.

Si è discusso il preventivo 2004 e si è ricordato il già previsto e approvato aumento delle quote a 20,00 € per il 2005. I soci sono comunque invitati a contribuire per superare le costanti difficoltà economiche.

Tornillo ha descritto il lavoro di redazione del Bollettino e il lavoro di definizione dei nuovi e vecchi termini ferroviari.

Bolognesi ha informato dei corsi ed esami fatti, in atto e in prospettiva. Gli allievi sono pochi, comunque i vari responsabili informano di corsi di Esperanto a PR, Fidenza PR, Mezzano RA, VE Mestre, VR, UD.

A VR gli incontri si susseguono da 58 anni e c'è un corso presso l'Uni3. Il Sk ha informato delle sue conferenze di interlinguistica tenute presso l'Uni3 a Fidenza PR, e quelle in FR (già nel 2004): a St. Marcellin, Bourg-en-Bresse, ma soprattutto in molte località in Bretagna, con partecipazione e presentazione al Congresso dei colleghi francesi a Quiberon. Anche durante il Congresso dell'IFEF a Sopron (HU) è prevista una conferenza di interlinguistica. È anche già previsto un corso a Reggio Emilia, oltre ancora a quello di Fidenza e sono possibili corsi a Bologna e a Rimini.

Nel 2004 sarà di nuovo organizzata la "Settimana della cultura" del DLF BO a Plan.

Lo "Zamenhofa tago" a VR 2004 sarà tenuta in data anticipata. Sono invitati i tre "B" (Bolognesi, Bonomi. Boschin).

Ben organizzato è stato il 55° IFK Dresden (DE). Si prospetta una buona partecipazione al 56° IFK Sopron (HU) a cui hanno già aderito oltre 200 esperantisti.

Bolognesi ha partecipato come conferenziere a Riolunato in commemorazione della fondazione del primo gruppo esperantista i Italia da parte di Arbert Galois. A Sopron si è tenuto anche l'estrarkunveno autunnale dell'IFEF.

Si è trattato dei rapporti con il DLF centrale, che sembra di nuovo mostrare almeno una pur minima apertura verso di noi.

Si è discusso delle varie riviste informative esperantiste, ferroviarie e non.

Il programma è proseguito con il pranzo in comune presso la stessa Ristodlf.

Il Segretario

La fiammella

All'inizio del XX secolo a Bologna tanta gente, anche da lontano, veniva in città per assistere al "miracolo" dei lampioni a gas che si accendevano e si spegnevano contemporaneamente senza più la necessità di dover impiegare i lampionai.
Ciò avveniva perché la società del gas aveva provveduto ad aggiungere nell'interno dei lampioni, una seconda condotta di gas accanto alla prima, quest'ultima però, molto più piccola ed accesa in permanenza.
Quando alla sera dalla centrale veniva erogato il gas nella condotta maggiore, questi, venendo a contatto con la fiammella, si accendeva e dava origine alla illuminazione notturna contemporaneamente in tutta la città, incantandola.
Si potrebbe paragonare tali permanenti fiammelle (o anche le braci sopite sotto la cenere) alle piccole comunità o ai singoli cultori di Esperanto che, quando vengono a contatto con personalità capaci di recepire l'idea del dr. Zamenhof, riescono a provocare il risveglio e la rinascita dell'attività.

RoBo

En Placo Sankta Petro

Ni varme gratulas la s-anojn, kiuj agis dum la pasintaj Kristnasko-tago kaj Pasko-tago, por la grava diskonigo en mond-televido de la naŭ belaj paneloj kun la surskribo "ESPERANTO", dum la papaj salutoj en pli ol sesdek lingvoj, inter kiuj ja nia Esperanto.

Aforismoj pri lingvoj

Esperanto rilatas al la lingva diverseco, kiel racio al istinkto. *Bergamaschi*

La vortoj estas simboloj, kiuj postulas samkomprenan memoron. *Borges*

Hodiaŭ malfacilas kompreni ĝis kia grado faciliĝos la internaciaj popolrilatoj, kiam, fine, oni ekkonscios pri neceso havi komunan lingvon kiel estas Esperanto. *Bujwid*

La kulturo estas nenio alia ol la literaturo de ĉiuj lingvoj. *Canetti*

La cerbo entenas rimedon aŭ programon, kiu povas formuligi senliman aron da vortigoj, ekante de senlima aro da vortoj. *Chomsky*

FKS - Fervojista Koresponda Servo = Servizio Corrispondenza Ferrovieri
S-ro Aldea DAN-DRAGOS , Sos. N. ***Titulescu 14, B1 21, Ap. 69, RO-78152 Bucaresti (Romanio).***

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ pm-ojn validajn en RO.
Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli validi in RO.

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO*

Chiave = *Sloŝilo* (2,4,5): *Fama romano de Raimond Schwartz*

A	L	A	M	R	O	F	I	R	G	O	P	I	H
K	A	J	L	K	O	O	R	D	I	N	A	T	O
O	T	A	B	O	N	R	O	K	A	O	R	A	B
N	O	G	I	B	R	U	K	K	U	K	O	L	O
V	Ĝ	L	A	S	U	M	A	N	T	E	L	L	J
E	L	A	S	T	A	O	S	N	L	L	O	I	I
N	O	M	O	I	L	U	J	O	C	T	J	N	S
C	O	Ĵ	A	N	E	B	E	N	D	O	I	G	T
I	A	A	K	A	B	A	N	O	P	J	O	V	O
O	P	O	T	K	U	D	N	I	V	E	L	A	J
V	R	P	R	O	R	I	M	I	N	A	U	N	U
I	O	A	A	S	O	A	K	T	M	D	N	O	N
L	B	T	I	I	O	Ŭ	U	L	I	O	D	O	O
O	O	E	I	Ĝ	I	K	N	A	L	F	E	D	M

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

Adiaŭ	Alti	Animo	Aprobo	Baro	Bato
Bendo	Buroo	Deflankiĝi	Ebenaĵo	Eburo	Elasta
Etapo	Formala	Ĝis	Hipogrifo	Hobojistoj	Indukto
Itallingvano	Julio	Kabano	Kaj	Kaosa	Keltoj
Konvencio	Koordinato	Kornobato	Krabo	Kukolo	Kun
Kurbigo	Kuro	Lasu	Lato	Levi	Lunde
Malgaja	Mil	Monujo	Muro	Navo	Nivelaj
Nomo	Nuanco	Nuloj	Obstino	Oka	Oleo
Olivo	Ovoj	Parolo	Robo	Sako	Sumante
Tra	Unuanimi	Urno	Velaj	Voti	

Solvo de la lastnumera vortludo: ĈIE KAJ ĈIAM DISKONIGU ESPERANTON

L e g g e r e l ' E s p e r a n t o

✯ L' **Esperanto** è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta correttamente. Per i non esperantisti, ecco **t u t t e** le regole.

✯ La **lettura** delle parole è semplice: l' **accento tonico** (il peso della voce) cade **sempre** sulla **penultima vocale** della parola.

✯ L'**a l f a b e t o** è formato da 28 lettere; cinque, **a e i o u**, sono vocali, le altre 23 sono consonanti.

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

✯ L' Esperanto è l' **unica lingua fonetica**: **si legge come si scrive** e **si scrive come si legge:** ogni lettera ha sempre il suo suono e viceversa. Soltanto i suoni di **h**, **ĥ**, **ĵ** non esistono in italiano, ma sono comunque facili, perché noti ed usati in molte lingue.

✯ Ecco la pronuncia delle lettere che **non coincidono** con l'italiano:

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo gutturale *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!
ĥ	aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciata (ĵeti), circa come *sg* in *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)
k	come il gruppo gutturale *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *museo* (muzeo)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come le *i* e *u* brevi nelle
ŭ	[parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.